

AR06

ROB

MAISLIN INDUSTRIES LTD.

1973

ANNUAL REPORT





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Alberta Library

https://archive.org/details/Mais0329_1973

Maislin Industries Ltd.
7401 Newman Blvd.
Lasalle, Quebec
H8N 1X4



DIRECTORS AND OFFICERS

Samuel Maislin	<i>Director, Chairman of the Board</i>
Sydney Maislin	<i>Director, President</i>
Clément Beauregard	<i>Director, Executive Vice-President and Secretary</i>
Saul Maislin	<i>Director, Vice-President</i>
Alexander Maislin	<i>Director, Vice-President</i>
Laurent Beaudoin	<i>Director</i>
Jack Schneider	<i>Director</i>
David M. Seligman	<i>Treasurer</i>
Maurice Chouinard	<i>Comptroller</i>

Contents

	Page
Directors and Officers	1
Financial Highlights	2
Operating Subsidiaries	3
Corporate Profile	3
Report to Shareholders	4
Motor Transport Operations	10
Vehicle Leasing and Rental Operations	15
Warehousing, Distribution and Realty Operations	16
Financial Statements	17
Notes to Financial Statements	22

AUDITORS

Scharf, Kwiat & Pinkus	Peat, Marwick, Mitchell & Co.
Chartered Accountants	Chartered Accountants
50 Cremazie Boulevard West	1155 Dorchester Boulevard West
Montreal, Quebec	Montreal, Quebec

REGISTRAR AND TRANSFER AGENT

Royal Trust Company
Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver

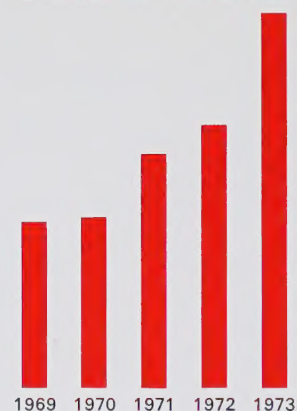
NOTICE OF ANNUAL MEETING

The annual meeting of Shareholders of **Maislin Industries Ltd.** will be held in the the Salon Viger B of the Chateau Champlain Hotel, Place du Canada, Montreal, Quebec, at 10:30 o'clock on the morning of May 30, 1974.

FINANCIAL HIGHLIGHTS

	1973	1972
Sales	79,773,188	48,576,619
Income Taxes	1,281,539	2,023,170
Net Income	3,413,050	2,388,715
Common Shares Outstanding	2,460,405	2,458,090
Earnings per common share	1.39	1.02
Working capital	1,542,935	3,812,338
Cash Flow from operations	5,758,997	5,365,122
Cash Flow—Per common share	2.34	2.29
Net Capital Expenditures	16,919,826	4,724,557
Long Term Debt	28,324,628	15,374,528
Book Value per common share	7.23	6.11
Number of Common Shareholders	1,180	1,006
Number of Employees	3,358	2,202
Wages and Benefits	42,704,666	23,907,695

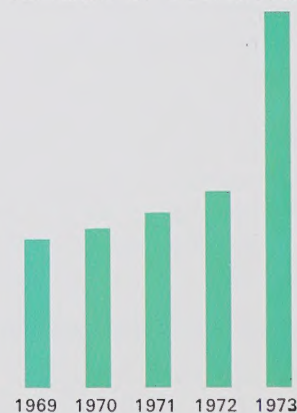
SALES & REVENUE



NET INCOME



WAGES & BENEFITS



Maislin Industries Ltd.

Operating subsidiaries:

MAISLIN TRANSPORT LTD.

Ace Trucking Inc.
Argosy Carriers Limited
Champlain Transport Inc.
Granby Express Inc.
Maislin Bros. Transport (U.S.) Ltd.
Maislin Transport of Delaware Inc.
(formerly Highway Express Lines Inc.)
H. P. Welch Co.

MAISLIN REALTY LTD.

LaSalle Industrial Development Corporation
(50% owned)
Maislin Realty Corp.
Montreal Truck Sufferance Warehouse Ltd.
Toronto Sufferance Truck Terminal Ltd.

AUTO HIRE (CANADA) LTD.

Airways Rent-A-Car System of Canada Ltd.
(80% owned)
Lauzon Drive Yourself Inc.
Rex Auto Sales Inc.

M.I.L. WAREHOUSING LTD.

LaSalle Industrial Warehouse Ltd.

INTERNATIONAL ACCEPTANCE CORPORATION

MIL VAN LINES LTD.

April Transport Inc.
Art Crawford Transport Inc.
Frontenac Transport Limited
Leaside Movers, Cartage and Storage Ltd.
Maislin Service Centre Ltd.

M.I.L. INVESTMENTS LTD.

CORPORATE PROFILE

In 1973, **Maislin Industries Ltd.** benefited, in some significant measure, from its diversified nature.

The company's Real Estate, Household Moving, Warehousing and Distribution divisions all maintained their position of strength over the previous year, with each registering modest gains.

Within the context of 1973's challenges, this trend towards diversification within the company has proven most satisfactory. The sale of properties alone has had a marked positive effect on our net earnings for the year. Despite this, the company's Motor Transport operations again overshadowed all other areas of endeavor.

It is symbolic of the Transport Group's character that it should simultaneously represent our greatest growth and most tenacious challenges. 1973 was the year of integration and consolidation of our Motor Transport operations. It was the year in which the company's three major common carrier elements— **Maislin Transport, H. P. Welch Co. and Highway Express Lines Inc.**—were amalgamated under a single operating system. It was also the year in which company operations were markedly affected by the world fuel crisis. Notwithstanding these major obstacles, **Maislin Industries Ltd.** emerged from 1973 in a strong position.

The fuel crisis, from the view point of availability and cost, should stabilize while freight rate reliefs offset the dramatic price hikes inherent to the situation. The problem should also be alleviated as the company improves the utilization of its fuel resources. Meanwhile, completion of the integration programs has put the company in a position to maximize the profit potential of its significantly higher operating revenues. The latter, incidentally, rose in excess of 64 % over 1972.

The determination to evolve a company which is not totally dependent on any single industry should enhance our capacity to meet and overcome the obstacles of the future.

Report of the Directors to the Shareholders

On behalf of the Board of Directors, we take pleasure in presenting the consolidated financial statements and report of our auditors for the second annual report of **Maislin Industries Ltd.** and its subsidiaries, for the year ended December 31, 1973.

In terms of progress and development of prospects, we believe 1973 has been a satisfactory year. The report for the year's operations is herewith submitted with the knowledge that the systematized consolidation of our acquisitions is almost totally complete. Our traditional policy of calculated expansion should therefore find greater expression in the more conducive climate of 1974.

Revenues and Earnings

Consolidated revenues for the year ended December 31, 1973 were \$79,773,188 showing an increase of 64.2% over the \$48,576,619 achieved in 1972. This is a direct result of the company's recent motor carrier acquisitions.

Combined net earnings for the year, excluding extraordinary income, amounted to \$1,132,156. Net earnings, including extraordinary income, resulting primarily from the sale of our East Rutherford properties, amounted to \$3,413,050.

Earnings per share, before extraordinary income, decreased from \$0.99 to \$0.46. Earnings per share, including extraordinary income, rose from \$1.02 to \$1.39, an increase of 36.3% over last year's results.

Cash Flow — Working Capital

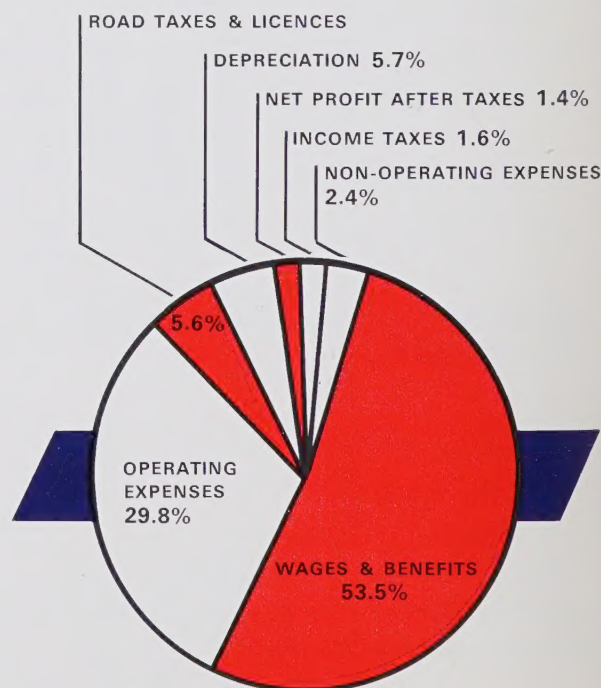
The consolidated flow of funds from operations during the year amounted to \$5,758,997 (\$2.34 per common share) compared to \$5,365,122 (\$2.29 per common share) in the previous fiscal year.

Working capital, meanwhile, decreased to reflect the significance of the company's commitment to vitally necessary capital expenditures in the motor carrier division.

Taxes

Income tax applicable to income in 1973 amounted to \$1,281,539, as compared with the \$2,023,170 which was applicable to the company's 1972 income.

In addition, **Maislin Industries'** motor carrier group paid \$4,480,374 in highway use and operating taxes in 1973 as part of the trucking industry's overall contribution to highway maintenance and construction. The industry has a proud tradition of fully participating in such programs.



Distribution of the Revenue Dollar

According to statistics published in the American Trucking Associations' American Trucking Trends 1973, the industry closed 1972 (the last year for which final statistics are available) as operators of 16.8% of all private and commercial vehicle registrations. They travelled a total of 19% of all vehicle miles while accounting for 37.2% of total highway tax receipts in the form of highway use taxes.

Capital Expenditures

The company's capital expenditure program for 1973 focussed its attention on both the modernization of its freight handling facilities and the purchase of new revenue equipment.

Of the \$19,553,515 allocated in 1973 towards capital expenditures, revenue equipment accounted for \$12,328,813, compared to the \$4,724,555 spent in 1972, showing an increase of 26.1%. The acquisition of revenue equipment on this scale is considered an extremely valuable long-term investment that has led to the next phase of the company's equipment standardization program.

The delays in the delivery of equipment in 1973, required the company to secure leased vehicles on an interim basis for its motor carrier operations. In addition, the company incurred an increased cost of maintenance due to the fact that the equipment on hand could not be replaced. The figures should also be evaluated in relation to cost increases and delays, which occurred at the supplier. Payment for revenue equipment is financed 100% by the manufacturer on a straight-line sixty-month basis.

In keeping with Maislin's awareness of its public responsibilities, all power units have been equipped with the latest anti-pollution and safety devices.

By mid-1973, capital expenditures for revenue equipment stabilized at levels marginally below budgeted figures. This is indicative of the company's more calculated and structured approach to revenue equipment purchasing which was temporarily affected by the two recent motor carrier acquisitions.

Capital expenditure on terminal construction programs amounted to \$4,591,013 in 1973. Management strongly felt that expansion and modernization of our facilities was necessary to handle the increased freight volume evolved from our new motor carrier elements. The company believed it had reached the point of diminishing returns with terminal and office facilities that could not meet the challenges of the substantially increased volumes. The construction program is financed on an interim basis until the terminals are completed, at which time long-term mortgages are secured.

Profit Sharing Plan

The company, in attempting to recognize the value of the contributions of its employees, has for years been researching various methods of rewarding those personnel who contribute directly to the profitability of the company. While it has been an extremely difficult task to adequately compensate personnel for



their efforts, the company believes that it has developed and implemented a model incentive program.

The reasons for the adoption of such a plan were basically two-fold. The first was to replace the traditional bonus system which had become too cumbersome to administer, the second was to give all supervisory personnel an opportunity to share in the profits of the company which they themselves are instrumental in achieving. Distributed payments under this plan amounted to \$145,125 in 1973.

Fuel

The world fuel crisis offered a classic challenge to the resilience and flexibility of our motor carrier division. In the light of its unexpected nature, this was a severe test — but one the company has met. Maislin's decision to acquire fuel export and import permits in 1973 made it possible to continue meeting the international service demands of our customers during this period.

In addition, the company has adopted industry-developed fuel conservation programs, emphasizing the most efficient methods of power-unit handling under both inter-city and local operating conditions. This planning combination will promote more effective use of company fuel resources in the coming months.

Certainly, this should not be construed to mean that we have solved the problem. What we have done is stabilize the situation, then gradually gain ground as these policies were put into effect. As a consequence, 1974 should find the company in a more balanced position with respect to its fuel requirements and supply.

The aftermath of the fuel situation will be with us for some time, as both our industry and others — especially manufacturing and agriculture — adjust to the impact of higher fuel prices.

We would add at this time that the importance of the trucking industry and its related areas must be repeatedly reiterated with all levels of government. The essential interdependence of motor transport and the economy cannot be underscored too often. While making these points to public and government officials alike, the company is careful to promote fuel policies and rate transportation regulations that are in the best interest of all concerned.

Labour Relations

The National Master Freight and Supplements contract covering all unionized employees in the United States for a three-year period was renegotiated and signed in 1973.

The Ontario collective agreement expires in October 1974. A committee has already been appointed by the motor carrier industry of Ontario to renegotiate this provincial labour agreement.



Integration

Integration within the motor carrier group was the most decisive factor influencing the profitability of **Maislin Industries Ltd.** in 1973.

The programs required to incorporate the new trucking elements under the Maislin Transport system of operation, necessitated sharply increased expenditures in energies and resources that peaked in 1973. The process of stabilization should be completed in the first half of 1974 — almost a full year ahead of traditional schedules for integration programs of this magnitude.

The initial duplication of functions, preceding full transition from many systems into one, is near completion. The company believes that the high cost incurred in educating its new personnel will yield a high return in the years ahead.

At the outset of 1973, delays in equipment deliveries and demands for terminal construction also drastically affected the company's operating ratio. At year-end, however, Maislin had moved considerably closer to the attainment of its objectives in these areas. Terminal operations, at certain points common to **Maislin and Highway Express Lines**, for example, have been consolidated; new terminal facilities are nearing completion, and revenue equipment is being accepted at an accelerated rate.

Acquisitions

Activity in this area was light and concentrated in the motor carrier division as **Maislin Industries Ltd.** focussed its efforts on consolidating the expansion programs of the previous year.

The company received the Interstate Commerce Commission's order for permanent authority of **H. P. Welch Co.** on December 17, 1973. Consummation of the agreement took place on March 6, 1974.

A number of applications have also been placed before various regulatory bodies for extensions to existing operating authorities. In this manner, the company is seeking more direct service between certain points within its authority.

Management Development

The past year saw a dramatic re-organization and strengthening of the motor carrier division's management team. It is designed to parallel our present broad-based growth in this area while providing the structure for rapid advancement in the years ahead.

Greater emphasis is now being placed on field leadership through the sub-division of Maislin's servicing territory into five regions, which are further broken down into districts. This will permit greater control and supervision of the company's activities and enhance the rapid two-way flow of information from the grass-roots level to the executive and vice versa. The move is an extension of the company's determination to remain in the evolutionary forefront of more sophisticated management techniques, vital to a growth-oriented company such as **Maislin Industries Ltd.**



1974 — A Year of Profit Growth

The decisive factor in the company's 1974 economic perspective is the total completion of all its integration programs, the effect of which will be an increased profit margin — particularly in the motor carrier operations.

At the outset of 1973, we forecast revenue increases of approximately \$20 million from this expansion, the actual growth was above \$30 million. The overall effect was to burden our facilities and resources, hence the year was spent, for the most part, expanding and adapting the company's integration policies to reflect this greater need.

At present, the company feels the process is near completion, and we can now begin translating greater operating revenue into higher profits. The expansion and modernization of our equipment and terminal facilities will mean an augmented capacity to meet the purely physical challenges posed by our growth.

Simultaneously, our Sales and Marketing teams are pursuing projects that will also improve profitability. The combined effect of successfully completing these programs will be evident in 1974 and beyond.

At this point, the company has concluded that 1974 should provide the opportunity for real profit growth. In turn, this has led to a rising optimism concerning other areas of company effort, such as further development of our diversified system.



Appreciation

On behalf of the Board of Directors, we wish to thank you—our shareholders, employees, customers and suppliers—for your contributions and loyalties in the face of 1973's unique challenges.

We recognize that, without your cooperation and good faith, the year would not have ended with our major obstacles overcome and 1974 so full of promise.



A handwritten signature of Samuel Maislin in cursive script.

Samuel Maislin
Chairman of the Board



A handwritten signature of Sydney Maislin in cursive script.

Sydney Maislin
President

Montreal, Quebec
April 22, 1974



and office capacities of the company's head office and Montreal terminal complex were extended. Work is nearing completion on the Philadelphia centre and preliminary construction has begun at Kearny (Metro NYC), New Jersey, and Billerica (Boston), Massachusetts.

Construction and modernization plans are now being considered for other terminals in 1974. This construction and planning is essentially an expression of Maislin's determination to keep pace with present traffic requirements, while anticipating its needs of the future.

The additional tonnage represented by **Highway Express Lines Inc.** and the **H. P. Welch Co.** severely taxed the efficiency standards of the company's physical and operational network. In this environment, therefore, the company feels its personnel performed admirably in 1973. Our expansion and modernization should now relieve much of the pressure generated by last year's acquisitions.

Sales and Marketing

Among the conclusions drawn from 1973 has been the necessity of reconsidering company sales and marketing approaches and techniques. The year made abundantly clear that sales revenue can hit all-time highs without the company achieving the type of profit margins it had set out for itself. This was particularly evident in 1973 in terms of the motor carrier operations, where revenues attained record heights that were not balanced by profit margins. Certain traditional factors and knowledge have now been re-evaluated in relation to these results.

In the latter part of 1973, the company's sales and marketing groups commenced a Research and Development program designed to improve the profitability of the motor carrier operations.

Accident and Claim Prevention

In 1973, the company continued the development and implementation of its Accident and Claim Prevention programs, with accelerated immersion training within the newer carrier elements calculated to bring them up to the constantly improving standards established by Maislin Transport.



Tangible positive results in this area become evident in an accumulative form over the longer term as the educational process achieves greater and greater penetration. Present policies should therefore yield escalating benefits over the months and years ahead, reflecting both their adoption and actual refinement.

Industry Trends

The general trend within the motor carrier industry should be towards stabilization in 1974, as the present fluid economic picture finds greater definition with respect to the world energy situation.

In such an atmosphere, the short-term view should be sacrificed in favor of a more studied, long-range consideration of the year's potential. This approach leads the company to the opinion that 1974 should prove to be a most satisfactory year.





Vehicle Leasing & Rental Operations

Auto Hire (Canada) Ltd.

In 1973, **Auto Hire (Canada) Ltd.**, the company's wholly owned subsidiary, centered in Montreal and Toronto, shifted its emphasis from short-term targets to long-ranging sustained growth objectives. The net effect will be dramatic profit growth in 1974 and the establishment of positive directional trends that should extend well beyond.

In October 1973, the Vehicle Leasing & Rental Division moved to new headquarters in Montreal. Situated on a half-block tract of land, the centrally located three-story structure comprising over 16,000 square feet of service area, includes two floors of offices above a spacious showroom. A 17,000 square foot parking area also forms part of the facility. The unit has the inherent potential to be expanded as demands of the industry and leasing public dictate.

The centre remains open seven days a week, providing full car and light truck service to its fast developing markets, while offering its gasoline service station capacities to the public in general.

Simultaneously, a truck-service section was added to the existing Lasalle maintenance operation that includes fully equipped body-repair units. The facility is housed in a 21,000 square foot building with a substantial parking area attached. As an expression of the company's overriding service orientation, the centre performs much of its maintenance on leased equipment during the evening shifts. The customer's units can then be back on the road the following day.

In combination, these and other developments planned for both Montreal and Toronto will greatly increase our penetration of the valuable city markets — from single unit rentals to fleet and truck leasing.

Airways Rent-A-Car System of Canada Ltd.

The 80% owned subsidiary gave greater definition to its image as a dynamic trans-Canadian car rental company in 1973, with new locations opened in Kelowna, British Columbia; Regina, Saskatchewan and Dorval, Quebec. Thirteen franchises are now held in major urban centres across the country.

In the past year, the company concentrated on extending and refining its airport service strength, particularly within the large city centres such as Montreal and Toronto. Locations in both cities reported steady growth throughout the year.

The recently opened car-truck rental office in downtown Toronto, meanwhile, has increased our participation in this lucrative city market. A general positive trend throughout the system was also stimulated by our decision to adopt various new pricing techniques designed to maximize our revenue potential and promote growth in our corporate account folio.

In 1974, the company expects its energetic management and sales approaches will combine with the overriding strength of the industry, to produce real growth in revenues and profit. As the exclusive Canadian licensee of the global **Airways Rent-A-Car System**, additional benefits should also be forthcoming from this area.



Warehousing, Distribution & Realty Operations

Warehousing

The trend toward the maintenance of increased inventories, which was evident in 1972 within the import-export community and manufacturing industry, continued to assert itself in 1973.

The company experienced revenue increases over the year of almost 30%, with average floor-space utilization rising marginally above 90%.

The maintenance of large volume inventories is not however being considered as a constant in terms of potential expansion in this field. The economy at large, and the status of the dollar relative to other currencies in particular, could almost spontaneously disrupt the pattern favoring large bonded reserves of merchandise. Such a development could have a substantially negative effect on activities of the warehouse division. For this reason, the company is adopting a cautious growth policy in this area that should nevertheless promote further profit in 1974.

Maislin's sufferance warehouse operation this year again yielded substantial benefits to the company, particularly in terms of its leasing service for storage of bonded goods within Toronto and Montreal facilities. The American sector of this element continued to function solely for the use of the company. Their impact on motor carrier operations though, considerably enhances our service capacity.

Distribution

Ace Trucking Inc. is the distribution element of **Maislin Industries Ltd.** In 1973, it continued to benefit from an emerging industrial reliance on the warehousing and delivery resources of such companies for the distribution of their manufactured goods. In the past year, Ace recorded increases in revenue, business volume, and equipment fleet of more than 30%.

Maislin's system entails a strong intermarriage of Ace's modern distribution service along with Maislin Transport's warehousing facilities and established reputation as an 'over-the-road' common carrier. This combination has added to a service capacity that is rapidly winning the confidence of the shipping public.

Consistent with the industry's potential, the company is presently investigating the possibility of expansion, particularly within Quebec and Ontario.

Realty

In 1973, this division again fulfilled its essential role as a service element to other groups within **Maislin Industries Ltd.**

The terminal expansion and modernization plans of the motor carrier group were pressed forward under the supervision of the Realty Division. In addition, approximately half a city block

was acquired in Montreal to serve as the main branch for the Vehicle Leasing & Rental Division. A further 384,000 square feet of space was purchased for incorporation into Lasalle Industrial Development Corporation's expansion projects in the years ahead.

For the Realty Division then, 1973 has proven itself very satisfactory, as expansion and development were required on a major scale. This should continue to be the trend as **Maislin Industries Ltd.** pursues its traditional policies of potential growth.



Auditors' Report to the Shareholders

We have examined the consolidated balance sheet of Maislin Industries Ltd. and subsidiaries as of December 31, 1973 and the consolidated statements of income and retained earnings and source and application of funds for the year then ended and have obtained all the information and explanations we have required. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, and according to the best of our information and the explanations given to us and as shown by the books of the companies, these consolidated financial statements are properly drawn up so as to exhibit a true and correct view of the state of the affairs of the company and subsidiaries as of December 31, 1973 and the results of their operations and the source and application of their funds for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

SCHARF, KWIAT & PINKUS
PEAT, MARWICK, MITCHELL & CO.
Chartered Accountants

Montreal, Que.
March 29, 1974

MAISLIN INDUSTRIES LTD.

Consolidated
December
with comparative

ASSETS

	1973	1972
Current Assets:		
Cash, including term bank deposits	\$ 1,055,359	\$ 319,583
Accounts receivable (note 4)	13,849,533	8,934,120
Due from shareholders	45,000	90,000
Inventories of parts and supplies at the lower of cost or replacement cost	846,649	558,557
Prepaid expenses	969,567	491,294
Total current assets	16,766,108	10,393,554
 Loans receivable — shareholders	 506,849	 475,628
— other	70,000	70,000
 Investment in and advances to 50% owned company:		
Common shares (note 1)	82,210	49,017
Mortgage receivable	305,000	305,000
Advances	205,000	145,000
	592,210	499,017
 Deposit and expenses incurred on acquisition of a company	 —	 314,027
 Fixed assets (note 2)	 53,272,960	 37,262,386
Less accumulated depreciation	16,206,140	13,195,125
	37,066,820	24,067,261
 Other assets:		
Operating rights and goodwill, at cost	1,394,665	467,493
Excess of cost of shares in subsidiaries over equity in the net assets at dates of acquisition	4,467,012	1,525,767
Unamortized finance charges	3,582,056	1,238,917
Sundry	328,508	78,579
	9,772,241	3,310,756
	\$ 64,774,228	\$ 39,130,243

See accompanying notes to consolidated financial statements.

AND SUBSIDIARY COMPANIES

Balance Sheet

31, 1973

figures for 1972

LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY

	1973	1972
Current liabilities:		
Bank loans	\$ 2,520,000	\$ —
Accounts payable and accrued charges	11,204,864	5,776,259
Income taxes payable	449,700	375,105
Long-term debt payable within one year (note 3)	1,048,609	419,510
Other loans payable	—	10,342
Total current liabilities (exclusive of automotive equipment obligations due within one year)	15,223,173	6,581,216
Automotive equipment obligations due within one year.	6,659,553	4,162,258
Long-term debt (note 3)	21,665,075	11,212,270
Deferred income taxes (note 5)	2,400,374	387,526
Amounts collected under Employees' Stock Purchase Plan (note 6)	366,357	77,382
Shareholders' equity:		
Capital stock :		
Common shares without par value.		
Authorized 7,000,000 shares ; issued 2,460,405 shares		
(1972 — 2,458,090 shares) (note 6)	5,042,206	5,013,230
Retained earnings, per accompanying statement (note 7)	12,736,967	9,323,917
Excess of appraised value of land over cost (note 2)	680,523	2,372,444
Total shareholders' equity.	18,459,696	16,709,591
Contingent liability and commitments (notes 8 and 9)		
	\$ 64,774,228	\$ 39,130,243
On behalf of the Board :		
Sydney Maislin, Director.		
Clément Beauregard, Director.		

MAISLIN INDUSTRIES LTD. AND SUBSIDIARY COMPANIES

Consolidated Statement of Income and Retained Earnings

Year ended December 31, 1973

with comparative figures for 1972

	1973	1972
Freight revenue	\$ 73,896,792	\$ 43,260,856
Automobile leasing revenue	2,873,654	2,617,040
Rents and other revenue	2,215,784	2,211,354
Moving revenue	786,958	487,369
	<u>\$ 79,773,188</u>	<u>\$ 48,576,619</u>
Income before the undernoted items	\$ 8,786,596	\$ 8,697,709
Depreciation	4,501,828	3,187,567
Interest on long-term debt, including amortization of finance charges	1,904,266	1,212,893
	<u>6,406,094</u>	<u>4,400,460</u>
	<u>2,380,502</u>	<u>4,297,249</u>
Income taxes (note 5) :		
Current (after giving effect to U.S. investment credit of \$34,074 ; 1972 — \$58,870)	1,050,191	1,973,647
Deferred	231,348	49,523
	<u>1,281,539</u>	<u>2,023,170</u>
	1,098,963	2,274,079
Company's portion of income of 50% owned company (note 1)	33,193	35,273
Income before extraordinary items	<u>1,132,156</u>	<u>2,309,352</u>
Extraordinary items :		
Income tax reductions resulting from application of losses of prior years	281,921	79,363
Gain on sale of land and building	18,010	—
Gain on expropriation of terminal land and buildings less deferred income taxes of \$1,754,000 (note 2)	1,980,963	—
	<u>2,280,894</u>	<u>79,363</u>
Net income	3,413,050	2,388,715
Retained earnings at beginning of year	9,323,917	6,935,202
Retained earnings at end of year	<u>\$ 12,736,967</u>	<u>\$ 9,323,917</u>
Earnings per share (note 10) :		
Income before extraordinary items	\$.46	\$.99
Net income	<u>\$1.39</u>	<u>\$1.02</u>

See accompanying notes to consolidated financial statements.

MAISLIN INDUSTRIES LTD. AND SUBSIDIARY COMPANIES

Consolidated Statement of Source and Application of Funds

Year ended December 31, 1973

with comparative figures for 1972

	1973	1972
Source of funds:		
From current operations:		
Net income before extraordinary items	\$ 1,132,156	\$ 2,309,352
Add (deduct) charges (credits) to net income which do not affect working capital:		
Depreciation	4,501,828	3,187,567
Deferred income taxes	46,848	43,523
Gain on foreign exchange on long-term debt	(2,044)	(92,225)
Other	80,209	(83,095)
Funds provided from operations	5,758,997	5,365,122
Proceeds from expropriation of a subsidiary's terminal land and buildings	4,683,324	—
Proceeds from sale of fixed assets	2,633,689	1,482,715
Automotive equipment obligations (net of finance charges)	10,968,092	5,472,134
Increase in long-term debt	1,176,744	—
Employees' stock purchase plan	288,975	77,382
Capital stock issued	28,976	2,643,750
Other	278,147	168,105
	<u>25,816,944</u>	<u>15,209,208</u>
Application of funds:		
Purchase of fixed assets	19,553,515	6,207,272
Reduction of long-term debt	1,139,294	420,700
Reduction of automotive equipment obligations (net of finance charges)	3,273,124	5,144,239
Repayment of loans from an affiliated company — net	—	266,423
Purchase of subsidiary companies	3,301,112	389,174
Other	342,194	117,217
	<u>27,609,239</u>	<u>12,545,025</u>
Working capital (decrease) increase	(1,792,295)	2,664,183
Working capital deficiency of subsidiaries acquired during the year	(477,108)	(61,016)
	<u>(2,269,403)</u>	<u>2,603,167</u>
Working capital at beginning of year	3,812,338	1,209,171
Working capital at end of year	<u>\$ 1,542,935</u>	<u>3,812,338</u>
Current assets	\$ 16,766,108	10,393,554
Current liabilities	15,223,173	6,581,216
Working capital	<u>\$ 1,542,935</u>	<u>\$ 3,812,338</u>

See accompanying notes to consolidated financial statements.

MAISLIN INDUSTRIES LTD. AND SUBSIDIARY COMPANIES

Notes to Consolidated Financial Statements

December 31, 1973

(1) Principles of consolidation:

The consolidated financial statements include the accounts of the company and all its subsidiaries. The operating results of the subsidiaries have been included in the consolidated statement of income and retained earnings from the dates of acquisition of the subsidiaries.

During the year a subsidiary company acquired all of the outstanding shares of H.P. Welch Co. and 99.9% of the outstanding shares of Maislin Transport of Delaware, Inc. (formerly Highway Express Lines, Inc.). The acquisitions have been accounted for as purchases. The details of the transactions were as follows:

	Maislin Transport of Delaware, Inc.	H.P. Welch Co.
Effective date of acquisition	Jan. 15, 1973	Dec. 31, 1972
Net assets (liabilities) at book value	\$ 1,030,722	(437,366)
Excess of purchase price over net assets (liabilities) at book value	2,144,417	877,366
Cash consideration paid	<u>\$ 3,175,139</u>	<u>440,000</u>

Under the terms of the purchase agreement of the shares of Maislin Transport of Delaware, Inc. the base purchase price is subject to adjustment for a period of three years after the effective date of acquisition. Of the cash consideration paid for the said shares \$500,000 has been deposited in escrow pending final adjustment of the purchase price. The minority interest is not significant and accordingly has not been shown separately in the consolidated financial statements.

Investment in a 50% owned company is being accounted for under the equity method.

Current assets and liabilities in U.S. funds and payments due in U.S. funds within one year under automotive equipment obligations have been translated into Canadian dollars at the rate of exchange in effect at December 31, 1973. Other assets and liabilities in U.S. funds have been translated at the rates of exchange in effect at the dates on which they were acquired or incurred. Income and expenses other than depreciation have been translated at the average rate of exchange for the year.

(2) Fixed assets:

(a)	1973	1972
Land	\$ 5,658,939	\$ 5,302,159
Roadways and paving	695,657	524,768
Buildings	8,064,612	6,198,624
Automotive equipment	31,776,872	18,971,233
Rental fleet	4,967,461	4,998,478
Other equipment	2,109,419	1,267,124
	<u>\$53,272,960</u>	<u>\$37,262,386</u>

(b) Land is included at replacement value as appraised by Eugène Thérien, F. J. Shankland and Realty Appraisal Co. in May, June and July 1969, with additions subsequent to the appraisals at cost. All other fixed assets are at cost. The increase in value as shown by the appraisals is included in shareholders' equity as "Excess of appraised value of land over cost".

(c) During the year a subsidiary company's terminal located in East Rutherford, New Jersey, was expropriated. The gain on expropriation of the terminal land and buildings was calculated as follows:

	U.S. \$	Can. \$
Excess of proceeds over the carrying value of the property	\$ 2,201,425	\$ 2,043,042
Realization of the excess of appraised value of land over cost	1,573,880	1,691,921
	<u>\$ 3,775,305</u>	<u>\$ 3,734,963</u>

The subsidiary company is contesting the amount of U.S. \$4,683,324 offered for the property, which amount has been received and used in calculating the gain on expropriation. Any additional gain will be recognized in the accounts when the expropriation proceedings are concluded.

If the total proceeds from the expropriation are not reinvested in like properties by December 31, 1975 or such extended period as may be granted by the Internal Revenue Service, income taxes will become payable at the end of such period on the excess of the proceeds over the amount so expended. As of December 31, 1973 the subsidiary has incurred replacement costs amounting to approximately U.S. \$3,000,000. Estimated expenditures to be incurred in 1974 amount to approxi-

(2) Fixed assets (continued):

ately U.S. \$3,850,000 and as a consequence it is foreseen that taxes will not become payable within the period specified. The apparent gain of U.S. \$3,775,305 will, in these circumstances, be applied for tax purposes in reduction of the cost of the replacement facilities and a provision for deferred income taxes of U.S. \$1,754,000 has been made in respect of the difference between the reduced value for tax purposes and the value at which the replacement facilities will be carried in the accounts.

- (d) Depreciation of automotive equipment is provided on a straightline basis over the estimated useful life of the individual assets. The life for automotive equipment in the transportation business is estimated at 6 to 8 years; in the auto rental business, 50 months. Other property and equipment are depreciated on the following basis:

Roadway and paving	4% diminishing balance
Buildings	5% diminishing balance
Other equipment	Various

(3) Long-term debt:

	1973	1972
Mortgages payable (secured):		
Repayable in Canadian dollars:		
7½% payable monthly to 1976	\$ 1,013,282	\$ 1,061,314
7½% payable monthly to 1976	170,000	230,000
10½% payable monthly to 1976	2,096,969	2,171,822
Other — bearing interest at rates ranging from 7½% to 8% due 1978	44,600	58,774
	<u>3,324,851</u>	<u>3,521,910</u>
Repayable in U.S. dollars:		
4% payable in 1974 (U.S. \$60,000)	60,000	—
8% payable monthly to 1979 (U.S. \$72,337)	72,337	—
7% payable monthly to 1982 (U.S. \$322,795; 1972 — U.S. \$347,751)	344,961	371,954
8¼% payable monthly to 1993 (U.S. \$343,444)	343,444	—

6% payable monthly to 1994 (U.S. \$961,574)	961,574	—
Balance payable—East Rutherford Terminal (U.S. \$538,640)	—	571,857
	<u>1,782,316</u>	<u>943,811</u>

Term bank loan—interest at 1½% above prime lending rate of a Canadian chartered bank payable quarterly to 1978	2,550,000	—
Notes payable, secured, payable in 1974	30,463	—
Loan—interest at prime lending rate of a Canadian chartered bank, secured by investments in a 50% owned company, payable quarterly from December 1973 to September 1975	177,917	279,584
Carried forward	<u>7,865,547</u>	<u>4,745,305</u>

	1973	1972
Brought forward	\$ 7,865,547	4,745,305
8% loan payable (U.S. \$180,000)	180,000	—
Loans from directors	26,497	26,497
Other loans bearing interest at 6%	89,131	96,246
Automotive equipment obligations, subject to lien, due after one year	14,552,509	6,763,732
	22,713,684	11,631,780
Less payments due within one year	1,048,609	419,510
	<u>\$21,665,075</u>	<u>11,212,270</u>

(4) Bank loan and term loan:

Bank loan of \$1,750,000 and a term bank loan of \$2,550,000 are secured by a general assignment of accounts receivable.

(5) Income taxes:

A subsidiary company has not recorded deferred income taxes of \$1,050,000 arising prior to January 1, 1968 when tax allocation accounting was adopted. The deferred income tax relates to timing differences between capital cost allowances claimed for tax purposes and the amounts of depreciation charged against income in the subsidiary's accounts.

At December 31, 1973 U.S. subsidiary companies had available investment tax credit carry-forwards of approximately \$804,000 which may be used to reduce federal income taxes payable in future years.

In addition, other subsidiaries had losses available for carry forward to future years calculated on the accounting basis, amounting to approximately \$1,260,000. These losses are summarised as follows:

Losses for income tax purposes	
expiring in the years — 1974	\$ 2,800
1975	351,000
1976	93,000
1977	15,600
Excess of undepreciated capital cost of	
fixed assets over net book value	\$ 797,600
	<u>\$ 1,260,000</u>

(6) Capital stock:

- (a) During the year 2,315 common shares of the company's capital stock were issued for a cash consideration of \$28,976 under the Employees' Stock Purchase Plan.
- (b) The company has adopted a Stock Option Plan under which 100,000 shares may be made available to key employees of the company and its subsidiaries. Under the terms of this plan options may be exercised within five years of their being granted. The option price is the closing market price of the shares on the day the option is granted. As of December 31, 1973, no options had been granted.

The company has also adopted an Employees' Stock Purchase Plan under which 100,000 shares were made available to the employees of the company and its subsidiaries. Subscription agreements were initially accepted at \$12.50 per share for the

30 days following the offering of the shares to the public in 1972. Subsequent subscriptions will be accepted during the month of January each year at the closing market price on January 31 of that year. Amounts receivable under this plan must be paid over a three year period. Amounts received to date under this plan are shown as a deferred liability on the attached balance sheet. 97,685 shares remain available for issue under this plan.

(7) Retained earnings:

Under the terms of a loan agreement dividends on common shares shall not be declared or paid if, after giving effect to such declaration or payment, the consolidated retained earnings of the company will be less than \$4,800,000.

(8) Contingent liability:

A subsidiary company is jointly and severally liable as a guarantor of a mortgage payable by a 50% owned company in the amount of \$1,951,999.

(9) Commitments:

The company's subsidiaries have entered into lease agreements calling for annual rentals of approximately \$650,000. Certain agreements are renewed on a year to year basis and leases for longer periods, providing for annual payments of approximately \$228,000, expire up to 1981.

Contractual obligations for the construction of terminal and other building facilities amounted to approximately \$5,200,000 at December 31, 1973.

(10) Earnings per share:

The earnings per share figures have been calculated using the weighted monthly average number of shares outstanding during the respective fiscal periods.

The issuance of shares under the Employees' Stock Purchase Plan (note 6) would not have a material dilutive effect on earnings per share.

(11) Remuneration of directors and officers:

The aggregate direct remuneration of directors and senior officers as defined under The Securities Act (Ontario) amounted to \$285,000 and \$250,000 for the years 1973 and 1972 respectively.

(3) Dette à long terme (suite) :

Dette à plus d'un an sur matériel roulant, sujette à privilège

Moins paiements dus à moins d'un an

(4) Emprunt bancaire et emprunt à terme :

L'emprunt bancaire de \$1,750,000 et l'emprunt bancaire à terme de \$2,550,000 sont garantis par une cession générale des comptes à recevoir.

(5) Impôts sur le revenu :

Une filiale n'a pas inscrit comme impôts sur le revenu reportés une somme de \$1,050,000 antérieure au 1er janvier 1968, date où la méthode du report d'impôt fut mise en vigueur. L'impôt sur le revenu reporté provient de décalages entre les allocations du coût en capital réclamées pour fins d'impôts et les montants d'amortissement imputés au revenu dans les comptes des filiales. Au 31 décembre 1973, des filiales des E.-U. avaient des crédits fiscaux d'investissement reportés disponibles d'environ \$804,000 pouvant être utilisés aux fins de réduire les impôts sur le revenu fédéraux à payer dans les années futures.

De plus, d'autres filiales ont, sur une base comptable, des pertes pouvant être reportées aux exercices futurs pour un montant d'environ \$1,260,000. Ces pertes se résument ainsi :

Pertes pour fins d'impôts sur le revenu disponibles jusqu'en — 1974	\$ 2,800
1975	351,000
1976	93,000
1977	15,600
Excédent du coût en capital non amorti des immobilisations sur leur valeur comptable nette	797,600
	<u>\$ 1,260,000</u>

(6) Capital-actions :

(a) Au cours de l'exercice, 2,315 actions ordinaires du capital-actions de la Compagnie furent émises en vertu du plan d'achat d'actions des employés pour une considération monétaire de \$28,976.

(b) La Compagnie a adopté un plan d'options sur actions en vertu duquel 100,000 actions sont réservées aux employés-clés de la Compagnie et ses filiales. Selon ce plan, des options peuvent être exercées dans les cinq années qui suivent la date où elles ont été accordées. Le prix d'option est le cours de clôture

(11) Rémunération des membres du Conseil d'administration et de la direction :

La rémunération globale directe des administrateurs et des cadres supérieurs, tel que définis par The Securities Act (Ontario), se chiffrait à \$285,000 et \$250,000 pour les exercices 1973 et 1972 respectivement.

(10) Bénéfices par action :

Le montant des bénéfices par action a été calculé en utilisant la moyenne pondérée mensuelle du nombre d'actions en circulation au cours des exercices respectifs. L'émission d'actions en vertu du plan d'achat d'actions des employés (note 6) n'aura aucun effet significatif de dilution sur les bénéfices par action.

(9) Engagements :

Les filiales de la Compagnie ont signé des contrats de locations d'immubles représentant des loyers annuels d'environ \$650,000. Certains contrats sont renouvelés d'année en année et des baux pour une période plus longue, prévoyant des paiements annuels d'environ \$228,000, échouent à diverses dates jusqu'en 1981.

Les obligations contractuelles pour la construction d'une gare routière et d'autres immubles se montaient à environ \$5,200,000 au 31 décembre 1973.

(8) Passif éventuel :

Une filiale est responsable conjointement et solidairement en tant que garante d'une hypothèque remboursable par une compagnie détenue à 50%, d'un montant de \$1,951,999.

(7) Bénéfices non répartis :

En vertu des dispositions d'un contrat d'emprunt, les dividendes sur les actions ordinaires ne seront pas déclarés ou payés si cette déclaration ou ce paiement a pour conséquence d'amener le solde du compte des bénéfices non répartis en dessous de \$4,800,000.

Aucune option n'avait été accordée au 31 décembre 1973.

La Compagnie a également adopté un plan d'achat d'actions pour les autres employés qui réserve 100,000 actions aux employés de la Compagnie et ses filiales. Les contrats de souscription originiaux prévoyaient un prix de \$12.50 par action durant les 30 jours qui suivirent l'offre d'actions au public en 1972. Les souscriptions ultérieures seront acceptées durant le mois de janvier de chaque année au cours de clôture des actions au 31 janvier de la même année. Les sommes dues en vertu de ce plan doivent être payées sur une période de trois ans. Les sommes reçues jusqu'ici en vertu de ce plan figurent au bilan comme passif reporté. 97,685 actions sont encore disponibles pour émission en vertu de ce plan.

(2) Immobilisations (suite) :

viron \$. 3,850,000 et, en conséquence, l'ont peut prévoir que les impôts ne deviendront pas exigibles au cours de la période mentionnée. Le gain apparent de \$. 3,775,305 sera, dans ces circonstances, appliqué pour fins d'impôts en réduction du coût des installations de remplacement; une provision pour impôts sur le revenu reportés de \$. 1,754,000 a été créée eu égard à la différence entre la valeur réduite pour fins d'impôt et la valeur à laquelle les installations de remplacement seront inscrites aux livres.

(d) L'amortissement du matériel roulant est calculé selon la méthode linéaire sur la durée utile estimative de chaque unité. Dans le transport, la durée du matériel roulant est estimée de 6 à 8 ans, dans la location d'automobiles à 50 mois. Les autres biens et matériel sont amortis de la façon suivante :

Chemins et pavage	4%, solde décroissant
Immeubles	5%, solde décroissant
Autre matériel	bases variées

(3) Dette à long terme :

Hypothèques à payer (garanties) :	1973	1972
Remboursables en dollars canadiens :		
7¼%, par mensualités, échéant en 1976 \$ 1,013,282	\$ 1,061,314	
7½%, par mensualités, échéant en 1976 170,000	230,000	
10½%, par mensualités, échéant en 1976 2,096,969	2,171,822	
Autres, portant intérêt à des taux variant de 7½% à 8%, échéant en 1978 44,600	58,774	
	3,324,851	3,521,910

Hypothèques remboursables en dollars des E.-U. : 4%, remboursable en 1974 (E.-U.\$60,000) 8%, par mensualités, échéant en 1979 (E.-U.\$72,337)

Emprunt bancaire à terme—intérêt de 1½% supérieur au taux préférentiel d'une banque à charte canadienne, remboursable par versements trimestriels jusqu'en 1978	2,550,000	—
Billots à payer, garantis, remboursables en 1974	30,463	—
Emprunt au taux d'intérêt préférentiel d'une banque à charte canadienne garanti par des investissements dans une compagnie détenue à 50%, remboursable par paiements trimestriels échelonnés de décembre 1973 à septembre 1975	177,917	279,584
Montant à reporter	7,865,547	4,745,305
	1973	1972
Montant reporté Emprunt à payer, 8% (E.-U.\$180,000) Emprunts d'administrateurs Autres emprunts portant intérêt à 6%	\$ 7,865,547	\$ 4,745,305
	180,000	—
	26,497	26,497
	89,131	96,246

LES INDUSTRIES MAISLIN LTÉE ET FILIALES

Notes aux états financiers consolidés

31 décembre 1973

(1) Principes adoptés pour la consolidation :

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la compagnie ainsi que ceux de toutes ses filiales. Les résultats d'exploitation des filiales ont été compris à l'état consolidé des bénéfices et des bénéfices non répartis à compter des dates d'acquisition. Au cours de l'exercice, une filiale a acquis toutes les actions en circulation de H. P. Welch Co. et 99.9% des actions en circulation de Maislin Transport of Delaware, Inc. (anciennement Highway Express Lines, Inc.). Les acquisitions ont été considérées comme des achats. La transaction se présentait ainsi :

Maislin Transport of Delaware, H.P. Inc.		
15 janvier 1973	31 décembre 1972	
Actif net (passif) à la date effective d'acquisition		
Excédent du prix d'achat sur l'actif net (passif) à la valeur comptable	2,144,417	877,366
Considération monétaire versée	\$ 3,175,139	440,000

En vertu des termes de l'entente d'achat des actions de Maislin Transport of Delaware, Inc., le prix de base est sujet à des ajustements pour une période de trois ans après la date effective d'acquisition. Un montant de \$500,000 provenant de la considération monétaire versée pour ces actions a été déposé en fiducie d'ici la régularisation définitive du prix d'achat. Les intérêts minoritaires ne sont pas importants et n'ont donc pas été présentés séparément aux états financiers consolidés.

Un investissement dans une compagnie détenue à 50% est comptabilisé selon la méthode de la valeur de consolidation.

L'actif et le passif à court terme en dollars des E.-U. et les versements en dollars des E.-U., dus à moins d'un an en vertu des dettes sur matériel roulant, ont été convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au 31 décembre 1973. Les autres actifs et passifs en fonds des E.-U. ont été convertis aux taux de change en vigueur aux dates où ils ont été acquis ou contractés. Les revenus et les dépenses autres que l'amortissement ont été convertis au taux de change moyen de l'exercice.

(2) Immobilisations:

	1973	1972
Terrain	\$ 5,658,939	\$ 5,302,159
Chemins et pavage	695,657	524,768
Immeubles	8,064,612	6,198,624
Matériel roulant	31,776,872	18,971,233
Véhicules de location	2,109,419	1,267,124
Autre matériel	2,109,419	1,267,124
	\$53,272,960	\$37,262,386

(b) Les terrains sont comptabilisés à la valeur de remplacement, telle que déterminée par Eugène Thérien, F. J. Shankland et Realty Appraisal Co. en mai, juin et juillet 1969, avec les acquisitions subséquentes aux réévaluations, au prix coûtant. Toutes les autres immobilisations sont inscrites au prix coûtant. L'augmentation de la valeur provenant des réévaluations figure dans l'avoir des actionnaires au poste "Excédent de la valeur de réévaluation des terrains sur leur prix coûtant".

(c) Au cours de l'exercice, la gare routière d'une filiale, située à East Rutherford, New Jersey, fut expropriée. Le gain à l'expropriation des terrains et immeubles de la gare routière fut calculé ainsi :

	\$ E.-U.	\$ Can.
Excédent du produit sur la valeur comptable de la propriété	\$ 2,201,425	\$ 2,043,042
Réalisation de l'excédent de la valeur de réévaluation des terrains sur le coût	1,573,880	1,691,921
	\$ 3,775,305	\$ 3,734,963

La filiale conteste le montant de E.-U. \$4,683,324 offert pour la propriété, lequel montant a été reçu et utilisé dans le calcul du gain à l'expropriation. Tout gain additionnel sera reconnu dans les comptes lorsque la procédure d'expropriation sera terminée.

Si le produit total de l'expropriation n'est pas réinvesti dans des propriétés semblables d'ici le 31 décembre 1975, ou pendant tout autre délai qui pourrait être accordé par l'Internal Revenue Service, des impôts sur le revenu deviendront exigibles à la fin de tel délai sur l'excédent du produit sur le montant ainsi dépensé. Au 31 décembre 1973, la filiale avait encouru des frais de remplacement se chiffrant à environ E.-U. \$3,000,000. Les dépenses estimatives à encourir en 1974 se montent à en-

LES INDUSTRIES MAISLIN LTÉE ET FILIALES

Etat consolidé de la provenance et de l'utilisation des fonds

Exercice terminé le 31 décembre 1973

(avec chiffres comparatifs de 1972)

Provenance des fonds :		
De l'exploitation courante :		
Bénéfices nets avant postes extraordinaires	\$ 1,132,156	\$ 2,309,352
Ajouter (déduire) imputations (crédits) aux bénéfices nets n'affectant pas le fonds de roulement :		
Amortissement	4,501,828	3,187,567
Impôts sur le revenu reportés	46,848	43,523
Gain de change sur la dette à long terme	(2,044)	(92,225)
Divers	80,209	(83,095)
Fonds provenant de l'exploitation	5,758,997	5,365,122
Produit de l'expropriation des terrains et des immeubles d'une gare routière d'une filiale	4,683,324	—
Produit de la vente d'immobilisations	2,633,689	1,482,715
Charges sur du matériel roulant (moins les frais de financement)	10,968,092	5,472,134
Augmentation de la dette à long terme	1,176,744	—
Plan d'achat d'actions des employés	288,975	77,382
Emissions d'actions	28,976	2,643,750
Divers	278,147	168,105
	25,816,944	15,209,208
		1972
		1973
Utilisation des fonds :		
Additions aux immobilisations	19,553,515	6,207,272
Réduction de la dette à long terme	1,139,294	420,700
Réduction de la dette sur matériel roulant (moins les frais de financement)	3,273,124	5,144,239
Remboursement d'emprunts à une compagnie affiliée — net	—	266,423
Achat de filiales	3,301,112	389,174
Divers	342,194	117,217
	27,609,239	12,545,025
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	(1,792,295)	2,664,183
Déficit du fonds de roulement de filiales acquises au cours de l'exercice	(477,108)	(61,016)
Fonds de roulement au début de l'exercice	(2,269,403)	2,603,167
Fonds de roulement à la fin de l'exercice	3,812,338	1,209,171
	\$ 1,542,935	\$ 3,812,338
	\$ 16,766,108	\$ 10,393,554
Actif à court terme	15,223,173	6,581,216
Passif à court terme		
Fonds de roulement	\$ 1,542,935	\$ 3,812,338

Voir les notes annexées aux états financiers consolidés.

LES INDUSTRIES MAISLIN LTÉE ET FILIALES État consolidé des bénéfices et des bénéfices non répartis Exercice terminé le 31 décembre 1973 (avec chiffres comparatifs de 1972)

	1973	1972
Revenus de transport	\$ 73,896,792	\$ 43,260,856
Revenus de location d'automobiles.	2,873,654	2,617,040
Locations d'immeubles et autres revenus	2,215,784	2,211,354
Revenus de déménagements	786,958	487,369
Revenus avant les postes ci-dessous	\$ 79,773,188	\$ 48,576,619
Amortissement	\$ 8,786,596	\$ 8,697,709
Intérêts sur la dette à long terme, y compris l'amortissement des frais de financement.	1,904,266	3,187,567
	6,406,094	4,400,460
	2,380,502	4,297,249
Impôts sur le revenu (note 5) :		
Courants (en tenant compte du crédit d'investissement E.-U. de \$34,074 ;		
1972 — \$58,870)	1,050,191	1,973,647
Reportés	231,348	49,523
	1,281,539	2,023,170
	1,098,963	2,274,079
Portion de la Compagnie dans le revenu d'une compagnie détenue à 50% (note 1)	33,193	35,273
Bénéfices avant postes extraordinaires	1,132,156	2,309,352
Postes extraordinaires :		
Réductions d'impôts sur le revenu par suite du report des pertes d'exercices précédents	281,921	79,363
Gain à la vente d'un terrain et d'un édifice	18,010	—
Gain à l'expropriation des terrains et des immeubles d'une gare routière, moins impôts sur le revenu reportés de \$1,754,000 (note 2)	1,980,963	—
	2,280,894	79,363
Bénéfices nets	3,413,050	2,388,715
Bénéfices non répartis au début de l'exercice.	9,323,917	6,935,202
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice.	\$ 12,736,967	\$ 9,323,917
Bénéfices par action (note 10) :		
Bénéfices avant poste extraordinaire	\$.46	\$.99
Bénéfices nets	\$1.39	\$1.02

Voir les notes annexées aux états financiers consolidés.

ÉTAT DES FILIALES
consolidé
au 31 décembre 1973
(comparatifs de 1972)

PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES

	1973	1972
Passif à court terme :		
Emprunts bancaires	\$ 2,520,000	—
Comptes à payer et frais courus	11,204,864	\$ 5,776,259
Impôts sur le revenu à payer.	449,700	375,105
Dettes à long terme échéant dans moins d'un an (note 3)	1,048,609	419,510
Autres emprunts	—	10,342
Total du passif à court terme (dettes à moins d'un an sur matériel roulant non comprise)	15,223,173	6,581,216
Dettes à moins d'un an sur matériel roulant.	6,659,553	4,162,258
Dettes à long terme (note 3)	21,665,075	11,212,270
Impôts sur le revenu reportés (note 5)	2,400,374	387,526
Montants perçus en vertu du plan d'achat d'actions des employés (note 6)	366,357	77,382
Avoir des actionnaires :		
Capital-actions :		
Actions ordinaires sans valeur au pair.		
Autorisées : 7,000,000 d'actions ; émises : 2,460,405 actions		
(1972 — 2,458,090 actions) (note 6)	5,042,206	5,013,230
Bénéfices non répartis, selon l'état annexé (note 7)	12,736,967	9,323,917
Excédent de la valeur de réévaluation des terrains sur leur prix coûtant (note 2)	680,523	2,372,444
Total de l'avoir des actionnaires	18,459,696	16,709,591
Passif éventuel et engagements (notes 8 et 9)	\$ 64,774,228	\$ 39,130,243

Au nom du Conseil d'administration :
 Sydney Maislin, administrateur.
 Clément Beauregard, administrateur.

ACTIF

Actif à court terme :		
Encaisse, dépôts bancaires à terme inclus	\$ 1,055,359	\$ 319,583
Comptes à recevoir (note 4)	13,849,533	8,934,120
Montant à recevoir des actionnaires	45,000	90,000
Stocks de pièces et de fournitures au moindre du prix coûtant ou du coût de rem- placement	846,649	558,557
Frais payés d'avance	969,567	491,294
Total de l'actif à court terme	16,766,108	10,393,554
Prêts à recevoir — actionnaires	506,849	475,628
— autres	70,000	70,000
Investissements dans et avances à une compagnie détenue à 50% :		
Actions ordinaires (note 1)	82,210	49,017
Hypothèque à recevoir	305,000	305,000
Avances	205,000	145,000
	592,210	499,017
Acompte et frais relatifs à l'acquisition d'une compagnie	—	314,027
Immobilisations (note 2)	53,272,960	37,262,386
Moins amortissement accumulé	16,206,140	13,195,125
	37,066,820	24,067,261
Autres éléments de l'actif :		
Droits d'exploitation et acheminement, au prix coûtant	1,394,665	467,493
Excédent du coût des actions de filiales sur la participation dans l'actif net aux dates d'acquisition	4,467,012	1,525,767
Frais de financement non amortis	3,582,056	1,238,917
Divers	328,508	78,579
	9,772,241	3,310,756
	\$ 64,774,228	\$ 39,130,243

Voir les notes annexées aux états financiers consolidés.

Rapport des vérificateurs aux actionnaires

Nous avons examiné le bilan consolidé au 31 décembre 1973 de Les Industries Maislin Ltée et de ses filiales, ainsi que l'état consolidé des bénéfices et des bénéfices non répartis et celui de la provenance et de l'utilisation des fonds pour l'exercice terminé à cette date et nous avons obtenu tous les renseignements et explications que nous avons demandés. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables ainsi que les sondages des livres comptables et autres preuves à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, au meilleur des explications et renseignements qui nous ont été fournis et tel qu'indiqué aux livres des compagnies, ces états financiers consolidés sont rédigés de manière à présenter la situation véritable et exacte des affaires de la Compagnie et ses filiales au 31 décembre 1973, les résultats de leur exploitation, ainsi que la provenance et l'utilisation de leur fonds pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

SCHARF, KWIAT & PINKUS
FEAT, MARWICK, MITCHELL & CIE
Comptables agréés

Montréal, Qué.
Le 29 mars 1974

Entreposage, distribution et service immobilier

Entreposage

La demande pour des réserves de stocks accrues, tel que préconisé par la communauté des importateurs et exportateurs et par l'industrie manufacturière en 1972, fut maintenue en 1973.

La compagnie a connu des augmentations de revenu de presque 30% au cours de l'exercice, en raison d'une moyenne d'utilisation d'espace atteignant un peu plus de 90%.

Cependant, l'accroissement des réserves ne doit pas être notre unique préoccupation. L'économie dans son ensemble et particulièrement le cours du dollar par rapport à celui des devises étrangères, pourraient presque spontanément éliminer le besoin de réserves importantes de marchandises non dédouanées. Un tel événement aurait un effet néfaste sur les opérations de la section d'entreposage. Par conséquent, la compagnie agit avec prudence dans l'application de sa politique de croissance dans ce domaine, politique qui devrait cependant apporter un surcroît de profits en 1974.

L'exploitation d'entrepôts d'attente routiers a de nouveau rapporté des bénéfices importants, et particulièrement le service de location pour entreposage de marchandises non dédouanées à Toronto et à Montréal. La division américaine de cette section est encore cette année à l'usage exclusif de la compagnie. Toutefois, l'apport important de ce secteur, dans le cadre du transport routier, améliore notablement notre rendement.

Distribution

Ace Trucking Inc. est le réseau de distribution de Les Industries Maislin Ltée. En 1973, cette compagnie a continué à bénéficier de la faveur des industries qui comptent sur ces ressources d'entrepôts et de livraison pour la distribution de leurs produits manufacturés. La compagnie a d'ailleurs enregistré des augmentations de revenu, de volume d'affaires et de matériel de transport de plus de 30%. Notre réputation de transporteur routier d'expérience ainsi que nos facilités d'entrepôts, alliées au service de distribution moderne de Ace Trucking Inc., nous permettent de donner un service combiné qui gagne rapidement la confiance du public expéditeur. Consciente des possibilités de cette industrie, la compagnie étudie présentement des projets d'expansion, particulièrement au Québec et en Ontario.

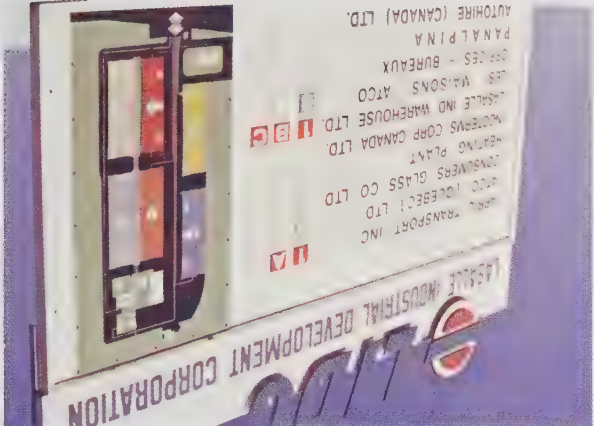
Service immobilier

En 1973, cette section a rempli fidèlement son rôle de premier plan, en pourvoyant à l'installation et au maintien de tous les autres secteurs de l'activité de Les Industries Maislin Ltée.



Les projets d'expansion et de modernisation de la section de transport routier furent réalisés sous la surveillance du Service immobilier. De plus, la moitié d'un îlot fut acquis à Montréal afin d'y établir la succursale principale de la section de location de véhicules à court et à long terme. Une autre étendue de 384,000 pieds carrés fut achetée pour être incorporée au projet d'expansion de Lasalle Industrial Development Corporation.

La section immobilière a connu une année fort satisfaisante en raison de l'expansion qui a gagné tous les secteurs de l'activité. D'ailleurs, cette tendance devrait s'accroître avec l'application progressive des politiques traditionnelles d'expansion de la compagnie.



Location de véhicules à court et à long terme

Auto Hire (Canada) Ltd.

En 1973, cette filiale à part entière a révisé ses opérations, en mettant l'accent sur la location à long terme. Cette réorganisation assurera une hausse sensible des profits en 1974 et favorisera l'élaboration de politiques administratives efficaces.

En octobre 1973, la section de location de véhicules à court et à long terme a changé l'emplacement de sa principale place d'affaires. L'immeuble à trois étages, situé dans le centre-ville de Montréal, a une superficie de 16,000 pieds carrés, dont deux étages à bureaux et une vaste salle de montage. Un terrain de stationnement de 17,000 pieds carrés vient compléter l'installation. L'ensemble a été aménagé en tenant compte des possibilités d'expansion future.

Ce centre offre, sept jours par semaine, un service de location d'automobiles et de camions d'occasion à ces marchés en pleine croissance, tout en mettant à la disposition du public en général son installation de station-service.

Les opérations d'entretien de Lasalle offrent maintenant un service d'entretien des camions, disposant de matériel de réparation de première qualité. Cette installation est logée dans un immeuble de 21,000 pieds carrés, contigu à un terrain de stationnement d'importance. Fidèle à sa politique de service impeccable, la compagnie met à la disposition de sa clientèle une équipe de soir qui pourvoit à l'entretien du matériel loué, immobilisé de cette façon que pour une période de douze heures.

L'ensemble des développements précités auxquels vient d'ajouter des transformations prévues pour les bureaux de Montréal et Toronto, renforcera notre participation au marché urbain.

Airways Rent-A-Car System of Canada Ltd.

En 1973, cette filiale détenue à 80% a manifesté son dynamisme en tant que compagnie de location transcanadienne d'automobiles, par la mise en service de bureaux de location à Kelowna (Colombie Britannique), Regina (Saskatchewan) et Dorval (Québec). Avec cet apport, elle exploite treize concessions dans les principaux centres urbains à travers le pays.

Au cours de cette année, la compagnie s'est employée à étendre et améliorer son service à l'aéroport, principalement dans les grands centres, tels Montréal et Toronto. Les bureaux de location établis dans ces deux villes ont enregistré une croissance soutenue au cours de l'exercice.

Entre temps, le nouveau bureau de location de camions et d'automobiles situé dans le centre-ville de Toronto, a augmenté notre participation dans ce marché lucratif urbain. Notre décision d'adopter de nouvelles techniques de taux a de plus contribué à maximiser le potentiel de nos revenus et à réaliser des bénéfices importants en relation avec les comptes spéciaux de compensation.

La compagnie estime qu'en 1974, sa gestion et ses techniques de ventes énergiques, alliées à la force actuelle de l'industrie, auront pour résultat d'accroître de façon tangible ses revenus et profits. En tant que concessionnaire exclusif du réseau mondial de Airways Rent-A-Car System au Canada, la compagnie tirera sans doute des bénéfices additionnels de cette exploitation.



AIRWAYS
RENT-A-CAR





auprès du personnel de ses deux récentes acquisitions, afin de les amener à afficher le haut degré d'excellence qui est le symbole de la compagnie Maislin Transport.

Nous constatons avec joie les excellents résultats obtenus à ce jour et nous sommes confiants qu'ils s'accroîtront, alors que ce processus d'éducation sera accessible à un plus grand nombre. Les politiques actuelles devraient donc apporter des bénéfices sans cesse accrus au cours des mois et des années qui viennent, pour ainsi refléter leur adoption et leur perfectionnement.

Orientation de l'industrie

La position quelque peu incertaine de l'industrie du transport routier devrait se stabiliser en 1974, alors que la situation économique, assez floue à l'heure actuelle, se profilera sur la situation mondiale de l'énergie.

Dans une telle optique, la rentabilité de l'exercice doit être évaluée à longue échéance. En adoptant cette méthode, la compagnie en arrive à la conclusion que 1974 sera une fort bonne année.

Expansion et exploitation des gares routières

En 1973, la compagnie a rapidement entrepris la réalisation des projets d'expansion qu'elle s'était tracés au début de l'exercice. En outre, elle a agrandi ses entrepôts, ses garages, ses terrains de stationnement et les bureaux de son siège social et de sa gare routière de Montréal. Le travail est presque terminé à Philadelphie et la compagnie a entrepris la construction de gares à Kearny (agglomération new-yorkaise), New Jersey et Billerica (Boston), Massachusetts.

D'autres gares sont au premier plan de projets de construction et de modernisation pour 1974. Autant de planification et de construction illustre bien la détermination de la compagnie à se soumettre au rythme variable du trafic d'aujourd'hui, tout en tenant compte des besoins de demain.

Le tonnage additionnel apporté par **Highway Express Lines Inc.** et **H. P. Welch Co.**, a mis à l'épreuve les normes d'efficacité du réseau, tant au niveau opérationnel que physique. Par conséquent, la compagnie estime que son personnel a accompli une tâche remarquable au cours de 1973. Cette expansion devrait avoir pour effet d'absorber les tensions suscitées par les acquisitions de l'année dernière.

Ventes et commercialisation

Parmi les conclusions à tirer de l'année 1973, on compte la nécessité de réévaluer les techniques de ventes et de commercialisation de la compagnie. Cette année nous a clairement démontré que le revenu des ventes peut atteindre des niveaux record, sans que la compagnie ne tire les marges de profits qu'elle s'était fixées. Cette constatation fut particulièrement choquante dans le contexte de l'exploitation du transport routier en 1973, où les revenus ont atteint des niveaux record, sans entraîner pour autant des marges de profits équivalentes. Certaines de nos méthodes ainsi que nos connaissances dans ce domaine ont été réévaluées à la lumière de ces résultats.

Vers la fin de 1973, le personnel de ventes et de commercialisation de la compagnie a entrepris un programme de recherches et de développement, afin d'augmenter les profits provenant de sa principale industrie, le transport routier.

Prévention des accidents et des réclamations

En 1973, la compagnie a élaboré des programmes d'entraînement accéléré de prévention des accidents et des réclamations



La compagnie prévoit pour 1974 un accroissement des revenus de 30%, grâce à sa participation plus active au transport de matériel lourd et spécialisé.

Section des denrées périssables

La section des denrées périssables a accru l'importance de sa flotte de plus de 50% au cours de l'année passée et a enregistré des gains d'environ 100% au niveau du tonnage et du revenu. Tel est le résultat des efforts concertés de la compagnie pour améliorer la qualité de son service.

En effet, la courbe accentuée de la demande mondiale pour des denrées périssables exige qu'on accorde une importance primordiale au service, dans ce secteur de l'industrie.

La compagnie, consciente de l'expansion rapide de ce marché, a entrepris la construction d'un entrepôt frigorifique de transfert de viandes inspectées par le gouvernement, à sa gare routière de Montréal. Cette installation devrait être complétée au début de 1974 et permettra à la compagnie d'accroître sa participation au transport domestique et international des produits congelés.

Section des déménagements

En ce qui a trait à la section des déménagements de la compagnie, elle affiche un bilan très positif pour 1973, tant sur le plan de ses revenus d'exploitation et de son volume d'affaires que sur le plan de l'importance de sa flotte. Il est à noter que chacun de ces secteurs a enregistré une augmentation de 100%, par rapport à 1972.

M.I.L. Van Lines Ltd., par son affiliation avec Maislin Transport, Atlas Van Lines et la filiale outre-mer de cette dernière, International Sea Van Lines, a mis sur pied un réseau intégré de déménagements domestiques, de bureaux et d'usines, ayant à sa disposition plus de 5,000 unités motrices au Canada et aux États-Unis et au-delà de 800 agents de liaison de par le monde.

Les Industries Maislin Ltée prévoit que l'augmentation de ses revenus d'exploitation et l'importance de sa flotte ne feront que s'affirmer davantage en 1974. Les principaux stimulants de cette industrie résident dans la nouvelle politique de la compagnie de former des équipes de travail plus mobiles et dans la volonté de M.I.L. Van Lines de dispenser les meilleurs services au plus grand nombre.



Exploitation du transport routier

Section du transport général

La section du transport général dessert présentement l'industrie dans plus de 10,000 villes réparties sur un territoire groupant 11 états et 2 provinces. En 1973, cette section s'est employée à coordonner l'éventail de ses activités en vue de l'exploitation harmonieuse d'un réseau de transport qui soit efficace, tout en conservant le haut degré d'excellence auquel Maislin s'identifie.

Les revenus de la section de transport routier furent de l'ordre de \$73,896,792 en 1973. Ce revenu représente une augmentation de 70.8% par rapport aux \$43,260,856, rapportés en 1972.

Expéditions et tonnage			
1973	1972	Nombre d'expéditions	Tonnage total
1,225,000	697,000	.	.
2,075,000	1,184,000	.	.
1.69	1.70	Tonnage/Expédition	.
\$35.61	\$36.54	Revenu/Tonnage	.
\$60.32	\$62.07	Revenu/Expédition	.

Quoique la section ait connu un accroissement important de revenus et de tonnage, les problèmes inhérents à l'intégration ont fortement augmenté les coûts d'exploitation. A la fin de l'année, la plupart de ces obstacles avaient cependant été surmontés.

Matériel lourd et spécialisé

En 1973, cette section s'est illustrée par l'expansion de sa flotte et l'accroissement remarquable du nombre d'expéditions et du revenu. Effectivement, son revenu et sa flotte ont tous deux augmenté de plus de 50%, alors que le nombre total d'expéditions est passé de 586 à 1,925. En raison de la pénurie d'acier et de pièces d'outillage, la section doit faire face à des retards considérables dans la livraison de matériels.

Afin de restreindre les achats en gros de matériel roulant, la section a mis en œuvre un programme tendant à minimiser et éliminer, lorsque possible, le départ de ses véhicules allégés.



Remerciements

Au nom du conseil d'administration, nous tenons à remercier nos actionnaires, nos employés, nos clients ainsi que nos fournisseurs, pour leur loyauté et leur contribution aux objectifs de taille de 1973.

Nous reconnaissons que sans votre collaboration et votre bonne foi, les obstacles de 1973 seraient invincibles et les projets de 1974, à peine ébauchés.



Samuel Maislin

Samuel Maislin
Président du Conseil

Montréal, Québec
Le 22 avril 1974



Sydney Maislin

Sydney Maislin
Président

Les visées économiques de la compagnie pour 1974 dépendent essentiellement de la réalisation absolue de ses programmes d'intégration, qui auront pour effet d'accroître la marge de profit, particulièrement dans la section de transport routier.

Au début de 1973, nous prévoyions des augmentations de revenus d'environ \$20 millions grâce à cette expansion; l'accroissement réel a été de plus de \$30 millions, mettant ainsi à l'épreuve nos installations et nos ressources. Par conséquent, l'année fut presque entièrement consacrée au perfectionnement et à la mise à jour des politiques d'intégration de la compagnie, afin de répondre à cette poussée subite.

Le processus tire aujourd'hui à sa fin et nous pouvons maintenant commencer à transformer ces revenus accrus en profits plus élevés. L'acquisition de matériel, l'expansion et la modernisation de nos gares nous permettront de subvenir aux besoins purement matériels, inhérents à une telle croissance.

Simultanément, nos Services de ventes et de commercialisation étudient des projets qui ont pour but d'améliorer notre niveau de profits. Les résultats de ces études conjointes se préciseront, tant en 1974 que dans les années à venir.

La compagnie est assurée d'un essor économique irrévversible tout au long du présent exercice. Nous pouvons donc envisager l'année en cours avec un optimisme grandissant en ce qui a trait aux autres composantes de la compagnie, qui pourront ainsi faire l'objet d'une expansion plus avancée.



Intégration

L'intégration au sein de la section de transport routier a influé de façon dominante sur la rentabilité de **Les Industries Maislin Ltée** en 1973.

Les programmes requis pour l'incorporation des nouveaux éléments de camionnage dans le réseau d'exploitation de Maislin Transport ont nécessité des dépenses fortement accrues en énergie et en ressources, dépenses qui ont atteint leur point culminant en 1973. Le processus de stabilisation devrait être complété dans la première moitié de 1974, soit presque un an plus tôt que selon les calendriers traditionnels de programmes d'intégration de cette envergure.

La duplication initiale de fonctions, précédant la fusion complète de plusieurs réseaux en un seul, est presque terminée. La compagnie croit que les coûts élevés de formation de son nouveau personnel seront compensés par un meilleur rendement dans les années à venir.

A la fin de 1973, des délais dans la livraison de matériel, la construction de nouvelles gares et l'amélioration de celles déjà en existence, ont aussi affecté de façon importante le coefficient d'exploitation de la compagnie. Cependant, Maislin réalisait, avec la fin de l'année, une bonne part de ses projets. Par exemple, les opérations de gares, en certains points, communes à **Maislin et Highway Express Lines**, ont été consolidées; les nouvelles installations de gares sont presque achevées et le matériel nous est livré à un rythme accéléré.

Acquisitions

L'activité dans ce domaine fut de moindre intensité et a porté principalement sur la section de transport routier, puisque **Les Industries Maislin Ltée** s'est employée à consolider les programmes d'expansion de l'année précédente.

Le 17 décembre 1973, l'"Interstate Commerce Commission" ratifiait officiellement l'acquisition de **H. P. Welch Co.** par la compagnie. Cette entente fut signée le 6 mars 1974.

Plusieurs demandes ont aussi été faites auprès de divers organismes de réglementation pour l'extension des permis d'exploitation existants. La compagnie cherche ainsi à offrir une liaison plus directe entre certains points de son secteur.

Amélioration de la gestion

Cette année en fut une de réorganisation au sein de l'équipe de direction du transport routier. Cette restructuration est sous-jacente à notre croissance dans ce domaine et nous assure d'un avenir prometteur.

Conscients des bienfaits de la décentralisation, nous avons divisé le territoire de Maislin en cinq régions. Cette répartition permettra un meilleur contrôle et une supervision plus adéquate des activités de la compagnie et facilitera les communications entre les divers services. Ainsi, la compagnie s'applique à être sans cesse à l'avant-garde des techniques administratives révolutionnaires qui sont le ferment de toute entreprise dynamique, telle **Les Industries Maislin Ltée**.



Régime de participation aux profits

La compagnie, tenant à reconnaître la valeur de la contribution de ses employés, étudie depuis longtemps différentes méthodes de récompenser le personnel qui contribue directement au niveau de profits de la compagnie. Quoiqu'il soit très difficile de compenser adéquatement le personnel pour ses efforts, la compagnie croit qu'elle a mis au point et appliqué un programme modèle de stimulation.

La compagnie vise deux buts dans l'adoption d'un régime : remplacer le système traditionnel de gratification qui est devenu trop complexe à administrer, et donner à tous les cadres l'occasion de participer aux profits de la compagnie dont ils sont eux-mêmes les grands responsables. Les sommes distribuées sous ce régime en 1973 totalisent \$145,125.

Carburant

La crise mondiale de l'énergie nous a permis de mettre à l'épreuve la flexibilité de notre section de transport routier. La décision de Maislin d'obtenir des permis d'exportation et d'importation de carburant en 1973 l'a mise à même de continuer à rencontrer les demandes de ses clients, dans le cadre du transport international, pendant cette période.

De plus, la compagnie a adopté des programmes de conservation de l'énergie, mis au point par l'industrie, mettant l'accent sur des méthodes plus efficaces de maintenance des unités motrices, tant au niveau local qu'intervalle. Cet ensemble de planification permettra une meilleure utilisation des ressources en carburant de la compagnie dans les mois à venir.

Evidemment, il ne faut pas croire que nous ayons ainsi solutionné le problème. Nous avons toutefois pris la situation en mains pour ensuite gagner du terrain à mesure que ces nouvelles politiques ont été implantées. Par conséquent, la compagnie sera en mesure en 1974 de subvenir plus adéquatement à ses besoins et son approvisionnement en carburant.

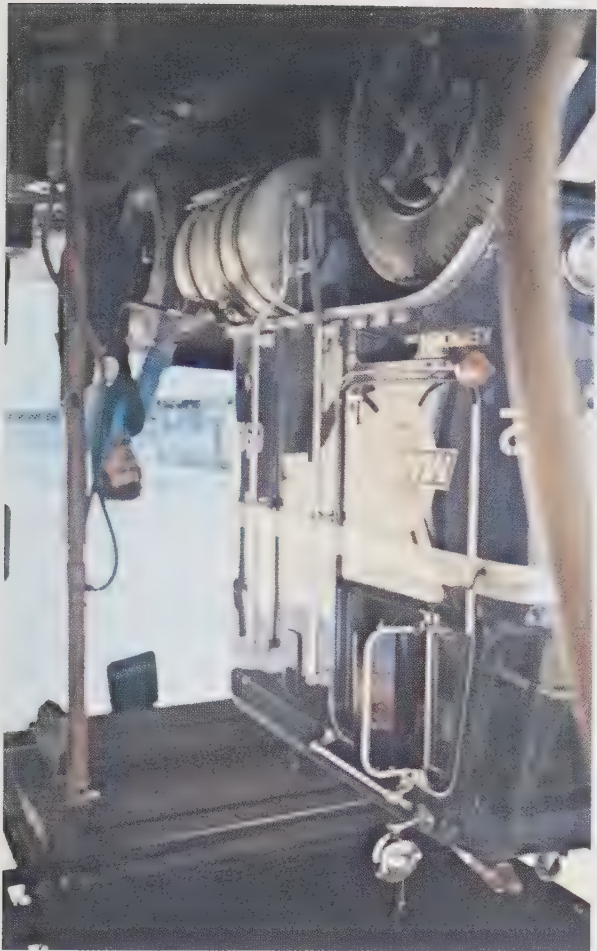
Nous ressentirons pour quelque temps encore les séquelles de la crise de l'énergie car notre industrie et l'industrie en général, plus particulièrement l'industrie manufacturière et l'agriculture, doivent faire face à la hausse du coût du carburant.

Nous devons constamment rappeler au gouvernement l'importance de l'industrie du camionnage et de ses domaines connexes. On n'insistera jamais assez sur l'étroite interdépendance du transport routier et de l'économie. Tout en informant le public et les responsables gouvernementaux de ses revendications, la compagnie s'emploie présentement à promouvoir des politiques saines, visant les combustibles et la réglementation du transport routier, dans le meilleur intérêt de toutes les parties en cause.

Relations de travail

La convention collective du National Master Freight and Supplements, visant tous les employés des États-Unis pour une période de trois ans, fut renégociée et signée en 1973.

La convention collective d'Ontario prendra fin en octobre 1974. Un comité a déjà été nommé par l'industrie du camionnage de l'Ontario en vue de renégocier cette entente de travail provinciale.



de l'industrie du camionnage à l'entretien et constructions des routes. La participation active de l'industrie à ces programmes est une tradition dont elle est fière.

D'après les statistiques parues dans le périodique American Trucking Trends 1973, publié par American Trucking Association, l'industrie exploitait, à la fin de l'année 1972 (la dernière année pour laquelle des statistiques définitives sont disponibles), 16,8% de tous les véhicules enregistrés, privés et commerciaux. Ces véhicules ont parcouru environ 19% de tous les véhicules-milles pour l'année, produisant ainsi 37,2% des recettes d'impôts routiers sous forme de taxes sur l'utilisation des routes.

Dépenses en immobilisations

Le programme de dépenses en immobilisations de la compagnie pour 1973 a été axé sur la modernisation des installations de maintenance du fret et sur l'achat de nouveau matériel de transport.

Du montant de \$19,553,515, alloué en 1973 aux fins de dépenses en immobilisations, l'achat de matériel de transport s'est chiffré à \$12,328,813, comparativement à \$4,724,555 en 1972, soit une augmentation de 26,1%. L'acquisition de matériel sur cette échelle est un placement à long terme de très grande valeur qui nous mènera à la prochaine phase du programme de normalisation du matériel de la compagnie.

Les délais dans la livraison de matériel en 1973 ont obligé la compagnie à louer des véhicules pour ne pas compromettre son exploitation de transport routier. De plus, la compagnie a dû faire face à une augmentation des coûts d'entretien, du fait que le matériel en main ne pouvait être remplacé. Les chiffres devraient aussi être interprétés en tenant compte des hausses de coût et des délais de la part du fournisseur. Le paiement du matériel de transport, étalé sur 60 mois, est financé à 100% par le manufacturier.

Très consciente de ses responsabilités envers le public, Maislin a doté ses unités motrices des dispositifs anti-pollution et de sécurité les plus au point.

Vers le milieu de 1973, les dépenses en immobilisations, consistant dans l'achat de matériel de transport, se sont stabilisées à des niveaux légèrement inférieurs aux chiffres budgétisés, grâce à une politique d'achat mieux structurée et qui avait été temporairement affectée par l'acquisition de deux compagnies de transport routier.

Les dépenses en immobilisations, aux termes des programmes de construction de gares routières, se sont chiffrées à \$4,591,013 en 1973. L'administration était d'avis que l'expansion et la modernisation de nos installations devenaient essentielles, étant donné l'augmentation du volume de fret, obtenu de nos nouveaux éléments de transport routier. La compagnie croyait en effet qu'elle avait atteint le point où le rendement des installations de gare et de bureau diminuait, là où l'on ne pouvait faire face au défi d'un accroissement considérable du volume. Le programme de construction est financé sur une base temporaire jusqu'à ce que les gares soient terminées, alors que des hypothèques à long terme seront obtenues.



Rapport des administrateurs aux actionnaires

Au nom du conseil d'administration, nous avons l'honneur de vous présenter les états financiers consolidés et le rapport de nos vérificateurs pour le deuxième rapport annuel de Les Industries Maislin Ltée et ses filiales pour l'exercice terminé le 31 décembre 1973.

En ce qui a trait au progrès et aux perspectives d'avenir, nous croyons que 1973 a été une année satisfaisante. Nous vous présentons, ci-joint, le rapport des opérations de l'année, sachant que la consolidation systématique de nos acquisitions est presque terminée. Notre politique traditionnelle d'expansion planifiée devrait donc trouver une meilleure expression dans le climat plus favorable de 1974.

Revenus et bénéfices

Les revenus consolidés pour l'exercice terminé le 31 décembre 1973 ont été de \$79,773,188, soit une augmentation de 64.2% sur les \$48,576,619 atteints en 1972. Ceci est un résultat direct des acquisitions récentes d'entreprises de transport routier par la compagnie.

Les bénéfices nets combinés de l'exercice, les revenus extraordinaires non compris, se sont chiffrés à \$1,132,156. Les bénéfices nets, y compris les revenus extraordinaires, proviennent principalement de la vente de nos propriétés de East Rutherford et se montent à \$3,413,050.

Les bénéfices par action, avant poste extraordinaire, ont diminué de \$0.99 à \$0.46. Les bénéfices par action, y compris le revenu extraordinaire, ont augmenté de \$1.02 à \$1.39, soit un accroissement de 36.3% sur les résultats de l'an dernier.

Fonds autogénérés — Fonds de roulement

Les fonds autogénérés consolidés au cours de l'exercice se sont chiffrés à \$5,758,997 (\$2.34 par action ordinaire), comparative-ment à \$5,365,122 (\$2.29 par action ordinaire) dans l'exercice précédent.

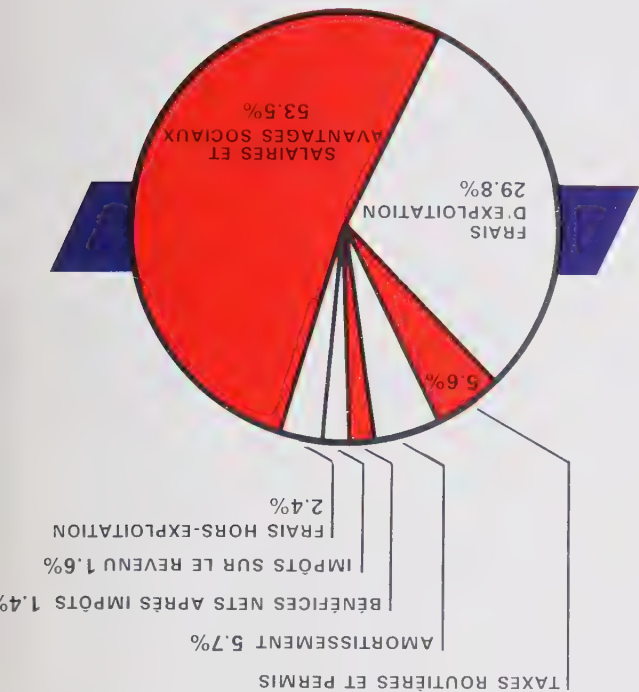
Le fonds de roulement a par contre diminué, reflétant ainsi l'importance des engagements de la compagnie vis-à-vis des dépenses en immobilisations, essentielles au sein de la section de transport routier.

Taxes

L'impôt sur le revenu, applicable au revenu de 1973, s'est chiffré à \$1,281,539, comparativement aux \$2,023,170, appli-cables au revenu de la compagnie en 1972.

De plus, la section de transport routier de Les Industries Maislin a versé \$4,480,374 en taxes d'utilisation des routes et d'exploitation en 1973, dans le cadre de la contribution globale

Répartition des Revenus



MAISLIN TRANSPORT LTÉE

Ace Trucking Inc.

Argosy Carriers Limited

Champlain Transport Inc.

Granby Express Inc.

Maislin Bros. Transport (U.S.) Ltd.

Maislin Transport of Delaware Inc.

(autrefois Highway Express Lines Inc.)

H. P. Welch Co.

MAISLIN REALTY LTD.

Développement Industriel LaSalle Inc.
(participation de 50%)

Maislin Realty Corp.

Entrepôts d'Attente Routiers de Montréal Ltée

Toronto Suffrance Truck Terminal Ltd.

AUTO HIRE (CANADA) LTD.

Airways Rent-A-Car System of Canada Ltd.

(participation de 80%)

Lauson Drive Yourself Inc.

Rex Auto Sales Inc.

M.I.L. ENTREPÔTS LTÉE

LaSalle Industrial Warehouse Ltd.

INTERNATIONAL ACCEPTANCE CORPORATION

M.I.L. VAN LINES LTD.

April Transport Inc.

Art Crawford Transport Inc.

Frontenac Transport Limited

Leaside Movers, Cartage and Storage Ltd.

Maislin Service Centre Ltd.

LES INVESTISSEMENTS M.I.L. LTÉE

APERÇU
DE LA COMPAGNIE

En 1973, Les Industries Maislin Ltée a grandement tiré profit de la diversité de son exploitation.

Les sections d'immeuble, de déménagements, d'entreposage et de distribution ont gardé la place prépondérante qu'ils s'étaient taillée au cours de l'exercice précédent, chacune inscrite dans le cadre des défis de 1973, la diversité.

Dans le cadre des défis de 1973, la diversité - cation visée par la compagnie s'est révélée fort satisfaisante. La vente de propriétés à elle seule a eu un effet notable sur les bénéfices nets de l'exercice. Toutefois, la section de transport routier de la compagnie a de nouveau surpassé tous les autres domaines de l'exploitation.

Malgré les nombreux défis auxquels nous avons à faire face, c'est dans le domaine du transport routier que les progrès les plus sensibles ont été enregistrés. 1973 fut l'année de l'intégration et de la consolidation de nos opérations de transport routier. Ce fut l'année au cours de laquelle les trois éléments dominants de cette section, c'est-à-dire Maislin Transport, H. P. Welch Co. et Highway Express Lines Inc., furent fusionnés en un seul organisme. De plus, l'exploitation de la compagnie fut considérablement affectée par la crise mondiale de l'énergie. Malgré ces obstacles d'envergure, Les Industries Maislin Ltée demeure forte à la fin de 1973.

Les incidences de la crise de l'énergie sur la disponibilité et le coût du pétrole devraient s'amenuiser avec l'enraînement de la crise, et les augmentations tarifaires du fret, compenser les hausses concordantes de prix. Le problème sera d'autant diminué suite aux améliorations faites par la compagnie vis-à-vis de l'utilisation de ses ressources en combustible. Tirant avantage de l'augmentation de ses revenus d'exploitation, la compagnie est maintenant en position de maximiser les profits escomptés. Les revenus d'exploitation ont d'ailleurs augmenté de plus de 64 %, comparativement à ceux de 1972.

La détermination de la compagnie à faire une entité de chacune de ses composantes, devrait accroître sa capacité à rencontrer et surmonter les obstacles de demain.

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

	1973	1972
Ventes	79,773,188	48,576,619
Impôts sur le revenu	1,281,539	2,023,170
Bénéfices nets	3,413,050	2,388,715
Actions ordinaires en circulation	2,460,405	2,458,090
Bénéfice par action ordinaire	1.39	1.02
Fonds de roulement	1,542,935	3,812,338
Fonds autogénérés	5,758,997	5,365,122
Fonds autogénérés par action ordinaire	2.34	2.29
Dépenses en immobilisations	16,919,826	4,724,557
Dettes à long terme	28,324,628	15,374,528
Valeur au livre par action ordinaire	7.23	6.11
Nombre de détenteurs d'actions ordinaires	1,180	1,006
Nombre d'employés	3,358	2,202
Salaires et avantages sociaux	42,704,666	23,907,695





CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION

Samuel Maislin	<i>président du conseil d'administration</i>
Sydney Maislin	<i>administrateur, président de la compagnie</i>
Clément Beauregard	<i>administrateur, vice-président</i>
Saul Maislin	<i>administrateur, vice-président</i>
Alexander Maislin	<i>administrateur, vice-président</i>
Laurent Beaudoin	<i>administrateur</i>
Jack Schneider	<i>administrateur</i>
David M. Seligman	<i>trésorier</i>
Maurice Chouinard	<i>contrôleur</i>

Table des matières

Conseil d'administration et direction	1
Principales données financières	2
Filiales	3
Aperçu de la compagnie	3
Rapport des administrateurs aux actionnaires	4
Transport routier	10
Location de véhicules à court et à long terme	15
Entreposage, distribution et service immobilier	16
Etats financiers	17
Notes aux états financiers	22

VÉRIFICATEURS

Scharf, Kwiat & Pinkus	Peat, Marwick, Mitchell & Cie
Comptables agréés	Comptables agréés
50, boul. Crémazie ouest	1155, boul. Dorchester ouest
Montréal (Québec)	Montréal (Québec)

REGISTRAIRE ET AGENT DE TRANSFERT

Compagnie Trust Royal
 Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Vancouver

AVIS D'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de **Les Industries Maislin Ltée** se tiendra dans le Salon Viger B de l'hôtel Château Champlain, place du Canada, Montréal, Québec, le 30 mai 1974 à 10 heures de l'avant-midi.

RAPPORT ANNUEL

LES INDUSTRIES MAISLIN LTÉE

1973

